

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局(43) 国際公開日
2005年8月18日 (18.08.2005)

PCT

(10) 国際公開番号
WO 2005/075813 A1

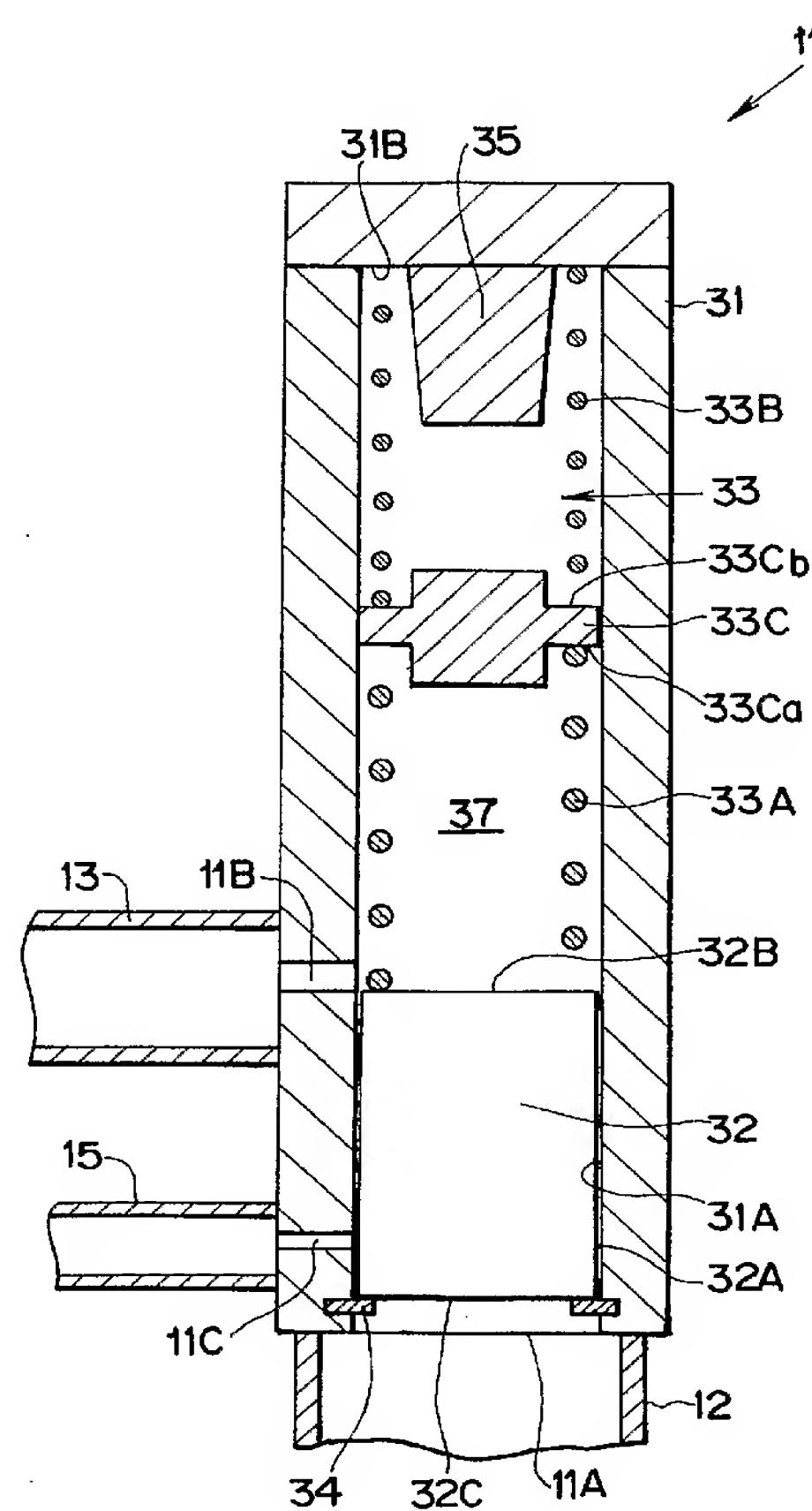
(51) 国際特許分類⁷: F02M 59/44, 37/00, 69/00
 (21) 国際出願番号: PCT/JP2005/001983
 (22) 国際出願日: 2005年2月3日 (03.02.2005)
 (25) 国際出願の言語: 日本語
 (26) 国際公開の言語: 日本語
 (30) 優先権データ:
 特願2004-30127 2004年2月6日 (06.02.2004) JP
 (71) 出願人(米国を除く全ての指定国について): 株式会社ボッシュオートモーティブシステム (BOSCH AUTOMOTIVE SYSTEMS CORPORATION) [JP/JP]; 〒150-8360 東京都渋谷区渋谷三丁目6番7号 Tokyo (JP).

(72) 発明者; および
 (75) 発明者/出願人(米国についてのみ): 久保田一哉 (KUBOTA, Kazuya) [JP/JP]; 〒355-8603 埼玉県東松山市箭弓町3丁目13番26号 株式会社ボッシュオートモーティブシステム内 Saitama (JP). 青木伸夫 (AOKI, Nobuo) [JP/JP]; 〒355-8603 埼玉県東松山市箭弓町3丁目13番26号 株式会社ボッシュオートモーティブシステム内 Saitama (JP).
 (74) 代理人: 高野昌俊 (TAKANO, Masatoshi); 〒105-0014 東京都港区芝3丁目15番14号 吉徳ビル6階 Tokyo (JP).
 (81) 指定国(表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS,

[続葉有]

(54) Title: FUEL SUPPLY DEVICE

(54) 発明の名称: 燃料供給装置



(57) **Abstract:** A fuel supply valve (1) has a fuel pressure regulating valve (11) received in a cylinder (31) such that a piston (32) is elastically urged by an elastically urging mechanism (33) toward a pressure receiving port (11A), where the fuel pressure regulating valve (11) is provided on the fuel exit side of a low pressure pump (3) to regulate a supply fuel pressure from the low pressure pump (3) to a predetermined pressure. A piston (32) responds to a fuel pressure applied to the pressure receiving port (11A) to open and close an overflow port (11B) provided in a side wall section of the cylinder (31), and thereby the pressure of fuel on the fuel exit side is regulated. A take-out port (11C) for taking out a lubricating fuel is provided at a position in the side wall section of the cylinder (31), the position being nearer to the pressure receiving port (11A) than the overflow port (11B), and the lubricating fuel is taken out prior to the start of pressure regulating operation.

(57) **要約:** 燃料供給装置(1)において、低圧ポンプ(3)からの供給燃料圧力を所定の圧力に調整するため低圧ポンプ(3)の燃料出口側に設けられた燃料調圧弁(11)が、弾発付勢機構(33)によりピストン(32)が受圧ポート(11A)に向けて弾発付勢されるようにしてシリンドラ(31)内に収容されて成り、受圧ポート(11A)に与えられる燃料圧にピストン(32)が応動してシリンドラ(31)の側壁部に設けられたオーバーフローポート(11B)を開閉することにより燃料出口側の燃料の圧力が調整されるように構成されており、シリンドラ(31)の側壁部であってオーバーフローポート(11B)よりも受圧ポート(11A)に近い位置に潤滑用燃料取り出し用の取出しポート(11C)が設けられており、調圧動作の開始に先立って潤滑用燃料の取り出しが行われる。

WO 2005/075813 A1



LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU,

IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:
— 國際調査報告書

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

明細書

燃料供給装置

技術分野

本発明は、内燃機関に燃料を供給するための燃料供給装置に関する。

5 背景技術

内燃機関に燃料を供給するための燃料供給装置として、コモンレール式の燃料供給装置が近年実用化されている。コモンレール式の燃料供給装置は、燃料タンク内の燃料をフィードポンプ等の低圧燃料ポンプで汲み上げ、その燃料を高圧燃料ポンプにより高圧にしてコモンレール内に蓄え、該コモンレール内の高圧燃料を燃料噴射弁を用いて内燃機関の気筒内へ噴射供給する構成となっている。
10

このような目的で用いられる高圧燃料ポンプの駆動軸は内燃機関の大きな動力で駆動され、これにより燃料の高圧化が図られるようになっている。高圧燃料ポンプの円滑な動作を確保するため、特開2002-322968号公報には、高圧系の燃料ポンプの作動用潤滑油に使用するための燃料を取り入れる通路を備えた燃料室調圧弁を設けた低圧燃料ポンプが開示されている。この開示された構成によれば、燃料室調圧弁が燃料室の圧力を適切な値に保たせるための圧力調整弁として働くとともに、始動時において噴射に十分な圧力が燃料室に生じるまでは潤滑油ラインに燃料が供給されないようにするので、良好な始動性を確保できる。
15

しかし、この開示された燃料供給装置によると、何等かの理由によって潤滑油ラインの圧力が上昇すると燃料室調圧のピストンに背圧が生じ、これにより該ピストンの動きが阻害されて燃料の調圧動作が予定通り行われず、高圧燃料ポンプへ送給される燃料の圧力が過大になってしまうという問題点を有している。

本発明の目的は、従来技術における上述の問題点を解決することができる燃料供給装置を提供することにある。

25 本発明の他の目的は、潤滑油のラインに背圧が生じても燃料調圧動作を支障な

く行うことができるようとした燃料供給装置を提供することにある。

発明の開示

本発明の特徴は、潤滑油のラインを燃料調圧弁のピストンの受圧側に設置することにより、潤滑油のラインに圧力が生じてもピストンの燃料調圧動作に支障を生じさせることがないようにした点にある。燃料調圧弁で必要となる高いピストンのストロークと調圧特性とを満足するスプリング仕様の選択を両立させるため、2種類のスプリングを直列に設置し、二段階のピストンストローク特性をもたせ、これにより潤滑油のラインに生じる圧力によってピストンの燃料調圧のための動作に支障が生じないようにすることができる。

10 供給燃料を加圧供給するためのポンプと、該ポンプからの供給燃料圧力を所定の圧力に調整するため該ポンプの燃料出口側に設けられた燃料調圧弁とを備えて成る燃料供給装置において、前記燃料調圧弁が、弾発付勢構成によりピストンが受圧ポートに向けて弾発付勢されるようにしてシリンダ内に収容され、前記受圧ポートに与えられる前記燃料出口側の燃料の圧力に前記ピストンが応動して前記
15 シリンダの側壁部に設けられたオーバーフローポートを開閉することにより前記燃料出口側の燃料の圧力が調整されるように構成されている燃料供給装置において、前記シリンダの前記側壁部であって前記オーバーフローポートよりも前記受圧ポートに近い位置に潤滑用燃料取り出し用の取り出しポートを設けるようにする
ことができる。

20 本発明によれば、ポンプから供給される燃料の調圧動作に支障を生じさせることなしに、潤滑のための燃料を取り出すことができる。

図面の簡単な説明

第1図は本発明による燃料供給装置の一実施例を示す構成図である。

第2図は第1図に示した燃料調圧弁の拡大断面図である。

25 第3図は第2図の燃料調圧弁における燃料圧力とピストンのリフト量との関係を示すグラフである。

第4図は第2図の燃料調圧弁における燃料圧力と各ポートの燃料の流量との間の関係を示すグラフである。

第5図は第2図に示した燃料調圧弁の変形例を示す断面図である。

発明を実施するための最良の形態

5 本発明をより詳細に説述するために、添付の図面に従ってこれを説明する。

第1図は、本発明による燃料供給装置の一実施例を示す構成図である。燃料供給装置1は、コモンレール101に高圧燃料を供給する高圧ポンプ102に比較的低圧の燃料を供給するための装置であり、燃料タンク2と、燃料タンク2内の燃料Fを加圧する低圧ポンプ3とを備えている。

10 低圧ポンプ3の燃料入口側ポート3Aと燃料タンク2との間にはフィルタ4を備えた燃料供給路5が設けられており、フィルタ4によってゴミ等が除去された燃料が燃料供給路5を通って燃料タンク2から低圧ポンプ3に送られる構成となっている。符号6で示されるのは、フィルタ交換などにより低圧系のラインに空気が入ってしまった場合に、低圧ポンプ3内に手動で燃料を送り込むために使用15される手動ポンプである。

低圧ポンプ3の燃料出口である出口ポート3Bと高圧ポンプ102の吸入ポート102Aとの間には、低圧ポンプ3から供給される低圧燃料を高圧ポンプ102に送給するための燃料送給路7が配設されている。燃料送給路7には、低圧ポンプ3から送り出された燃料中のゴミを除去するためのフィルタ8、及び高圧ポンプ102に供給する低圧燃料の流量を制御するため比例電磁弁を用いて構成されている制御弁9が設けられている。制御弁9により流量制御された低圧燃料は、20 逆止弁10を介して高圧ポンプ102の吸入ポート102Aからそのシリンダ室102B内に供給される。制御弁9は、図示しない電気的制御ユニットにより電気的に制御されて流量を制御する。この結果、コモンレール101内のレール圧25 が所与の目標レール圧となるよう制御される。

制御弁9の燃料入口側の低圧燃料の圧力を所定の値に維持する目的で、燃料送給路7には燃料調圧弁11が接続されている。第1図に示した燃料供給装置1で

は、フィルタ 8 と制御弁 9 との間の燃料送給路 7 に、燃料調圧弁 11 の受圧ポート 11A が配管 12 によって接続されている。燃料調圧弁 11 は、受圧ポート 11A の低圧燃料の圧力が所定レベルを越えた場合にそのオーバーフローポート 11B から低圧燃料をオーバーフローさせ、これにより制御弁 9 の入口側の低圧燃料の圧力を、略所定の一定圧力に維持させるように動作する構成となっている。
5 オーバーフローポート 11B からのオーバーフロー低圧燃料は、ドレイン配管 13 を通って燃料タンク 2 内に戻される。

燃料調圧弁 11 は、さらに、低圧ポンプ 3 から送られてくる燃料を潤滑油として取り出すための取出しポート 11C を有している。取出しポート 11C から取り出された燃料は、オリフィス 14 を備えた潤滑油ライン 15 を通って高圧ポンプ 102 のカム室 102C 内に送られ、この燃料が潤滑油として働くようになっている。なお、潤滑油ライン 15 を介して高圧ポンプ 102 に送られる燃料は、カム室 102C 内の各部材の潤滑油として用いられるのに限定されない。この燃料が他の部位の潤滑油として適宜に供給される構成としてもよいことは勿論である。
10
15

以上説明したように、燃料供給装置 1 によって所定の圧力に調節され、調量された低圧燃料が、高圧ポンプ 102 に送給される。そして、高圧ポンプ 102 のシリンダ室 102B 内で低圧燃料を加圧して生じた高圧燃料は、高圧ポンプ 102 の吐出ポート 102D から逆止弁 19 及び高圧配管 20 を介してコモンレール 20 101 に送られる。

第 2 図は、第 1 図に示した燃料調圧弁 11 の拡大断面図である。燃料調圧弁 11 はシリンダ 31 を有し、シリンダ 31 内にはピストン 32 が滑動自在に収容されている。シリンダ 31 の一端開口部は受圧ポート 11A となっており、受圧ポート 11A は配管 12 を介して燃料送給路 7 に接続されている（第 1 図参照）。
25
ピストン 32 は中実の円柱状部材であり、ピストン 32 の外周面 32A とシリンダ 31 の内周面 31A との間は油密状態となっている。シリンダ 31 とピストン 32 とによって区画される室 37 には、ピストン 32 を受圧ポート 11A に向けて弾発付勢させるための弾発付勢機構 33 が設けられている。

弾発付勢機構33はばね定数K1の第1ばね33Aとばね定数K2(<K1)の第2ばね33Bとを直列に設けた構成となっている。ここでは、第1ばね33A、第2ばね33Bとして共にコイルばねが用いられており、第1ばね33Aと第2ばね33Bとの間にはスプリングシート33Cが設けられている。

5 第1ばね33Aはピストン32の内側端面32Bとスプリングシート33Cの一端面33Caとの間に配設され、スプリングシート33Cを内端面32Bから離反するように弾発付勢している。一方、第2ばね33Bはシリンダ31の内端面31Bとスプリングシート33Cの他端面33Cbとの間に配設され、スプリングシート33Cを内側端面31Bから離反するように弾発付勢している。

10 この結果、ピストン32は、第1ばね33Aと第2ばね33Bとにより受圧ポート11Aに向けて弾発付勢されている。受圧ポート11Aの近傍にはストッパリング34が設けられており、受圧ポート11Aに与えられる燃料圧が所定値以下の場合には、ピストン32の受圧面32Cがストッパリング34に当接しており、ピストン32は第2図に示す位置に位置決めされる。

15 弾発付勢機構33は以上のように構成されているので、ピストン32は、その受圧面32Cに作用する燃料圧力と弾発付勢機構33の第1ばね33A及び第2ばね33Bによるばね力とがつり合った位置に位置決めされる。ばね定数K1、K2が $K1 > K2$ となっているので、燃料圧力が増加するにつれ、先ず、主として第2ばね33Bが収縮し、スプリングシート33Cが内端面31Bに設けられ20 ているストッパ35に当接した後、第1ばね33Aが収縮することになる。

したがって、受圧ポート11Aにおける燃料圧力をP、ピストン32の第2図に示す位置からのリフト量をLとすると、これらの間の関係は第3図に示されているようになる。スプリングシート33Cがストッパ35に当接するまでの間は、合成ばね定数が $K1 \times K2 / (K1 + K2)$ の特性線(イ)に従い、スプリングシート33Cがストッパ35に当接した後はばね定数K2の特性線(ロ)に従い、ピストン32が動作する。

ピストン32が受圧ポート11Aに与えられる燃料圧力に応じてシリンダ31内で位置決めされることを利用して制御弁9の燃料入口側の燃料圧の調整及び潤

滑油として使用される燃料の取り出しを行うため、シリンダ 3 1 の側壁部には 2 つのポートが設けられている。一方は、燃料圧の調整のために燃料をオーバーフローさせるためのオーバーフローポート（第 1 ポート）1 1 B、他方は燃料圧が所定レベルに達したならば、少量の燃料を潤滑油ライン 1 5 に取り出すための取 5 出しポート（第 2 ポート）1 1 C である。

オーバーフローポート 1 1 B は、受圧ポート 1 1 A の燃料圧が所要の調圧すべき目標の値に達したときに配管 1 2 をドレイン配管 1 3 に連通させることができ 10 る位置に設けられている。一方、取出しポート 1 1 C は、オーバーフローポート 1 1 B よりも受圧ポート 1 1 A 側に設けられており、その位置は、始動後受圧ポート 1 1 A の燃料圧力が噴射に充分な圧力となった後、配管 1 2 を潤滑油ライン 1 5 に連通させることができる位置となっている。

燃料調圧弁 1 1 は以上のように構成されているので、始動後、受圧ポート 1 1 A における燃料圧が上昇することによって、ピストン 3 2 が弾発付勢機構 3 3 の方向に向かって移動し、噴射に充分な圧力に達した後は、ピストン 3 2 の外周面 15 3 2 A により塞がれていた取出しポート 1 1 C が解放され配管 1 2 から潤滑油ライン 1 5 に燃料が流れはじめる。これが、第 4 図の $P = P_1$ のタイミングである。取出しポート 1 1 C はオリフィスとして形成されているので、その後、燃料圧が上昇しても、取出しポート 1 1 C を通過する燃料の流量 Q_A は、第 4 図に示される 20 ように小さな傾きをもって増大するだけである。この結果、 $P > P_1$ において、潤滑油としての燃料供給量は比較的小さな値に保たれる。

一方、受圧ポート 1 1 A の燃料圧力が所定値を超えることによって、ピストン 3 2 の外周面 3 2 A により塞がれていたオーバーフローポート 1 1 B が解放され、配管 1 2 からの燃料をドレイン配管 1 3 に逃がし、受圧ポート 1 1 A の燃料圧を低下させる。このようにして燃料圧が低下するとオーバーフローポート 1 1 B は 25 再びピストン 3 2 の外周面 3 2 A により塞がれ、燃料圧が上昇する。このように、ピストン 3 2 が受圧ポート 1 1 A の燃料圧力に応動して位置決めされ、オーバーフローポート 1 1 B を開閉することにより、受圧ポート 1 1 A の燃料圧が所定レベルになるよう調圧される。なお、室 3 7 内の圧力が、内周面 3 1 A と外周面 3

2 Aとの間の隙間を通って適宜にオーバーフローポート 1 1 Bから逃げることができるように両者間の油密状態が設定されているので、ピストン 3 2 に大きな背圧が生じて、その調圧動作に不具合を生じさせることはない。

燃料調圧弁 1 1 は以上のように動作するので、潤滑油ライン 1 5 に何等かの理由で圧力上昇が生じても、受圧ポート 1 1 A の燃料圧力の調圧のためのピストン 3 2 の動作には全く影響がなく、低圧ポンプ 3 から供給される燃料の調圧動作に支障を生じさせることなしに、潤滑のための燃料を取り出すことができる。この結果、燃料調圧弁 1 1 は、潤滑油ライン 1 5 に背圧かかった場合においても制御弁 9 の燃料入口側の燃料圧の調圧特性に変化を生じさせることなく、制御弁 9 において安定した流量制御が実現される。

上記実施例では、燃料調圧弁 1 1 に設けられる弾発付勢機構 3 3 は 2 つのコイルばねを用いて構成されている。しかし、弾発付勢機構 3 3 はこの構成に限定されるものではなく、弾発付勢機構 3 3 を 1 つのコイルばねを用いて構成してもよい。

第 5 図には、1 つのコイルばねを用いて弾発付勢機構を構成した燃料調圧弁の構成が示されている。この燃料調圧弁 1 1 1 は弾発付勢機構 1 3 3 が 1 つのコイルばね 1 3 3 A を用いて構成されている点においてのみ第 2 図に示されている燃料調圧弁 1 1 と異なっており、燃料調圧弁 1 1 1 のその他の構成は燃料調圧弁 1 1 と同様である。したがって、燃料調圧弁 1 1 1 の各部のうち燃料調圧弁 1 1 の各部に対応する部分には同一の符号を付し、それらの説明を重複して行うことを見省略する。

燃料調圧弁 1 1 1 においては、ピストン 1 3 2 は中空となっており、ピストン 1 3 2 の外周壁にあけられた複数の透孔 1 3 2 A がオーバーフローポート 1 1 B と対向したときに配管 1 2 内の燃料圧がオーバーフローポート 1 1 B から逃げて調圧動作が行われる。また、シリンダ 3 1 の室 3 7 には、ピストン 1 3 2 の外周径より太径で逃し孔 1 1 D が設けられている太径部室 3 7 A が形成されており、太径部室 3 7 A の内周壁とピストン 1 3 2 の外周壁との間には常に空間が形成される構成となっている。このため、ピストン 1 3 2 の外周壁がその動作中に逃し

孔11Dを塞ぐことがなく、室37内の圧力を逃し孔11Dを介して常に燃料低圧部に逃すことができ、ピストン132にその動作を邪魔する背圧が作用することがない。符号135で示されるのはシリンダ31の一端を塞ぐためのボル部材である。

5 産業上の利用可能性

本発明によれば、燃料の調圧と潤滑燃料の取出しとを円滑に行うことができ、燃料供給装置の改善に役立つ。

請求の範囲

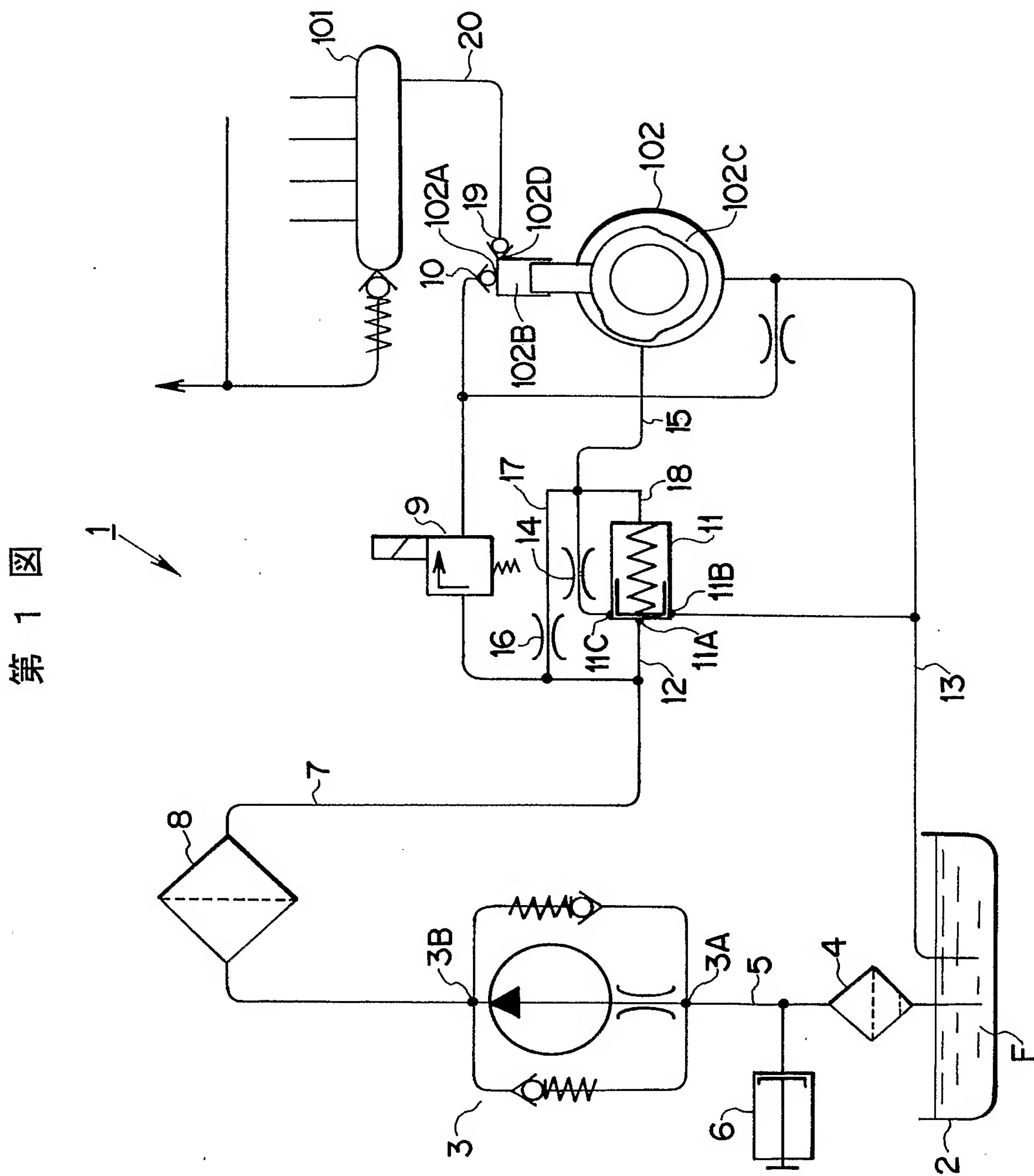
1. 供給燃料を加圧供給するためのポンプと、該ポンプから供給される燃料の圧力を所定の圧力に調整するため該ポンプの燃料出口側に設けられた燃料調圧弁とを備えて成る燃料供給装置において、

5 前記燃料調圧弁がピストンが収容されているシリンダを有し、該ピストンが弾発付勢機構により前記シリンダの受圧ポートに向けて弾発付勢されており、前記ピストンが前記受圧ポートの燃料圧力に応動して前記シリンダの側壁部に設けられたオーバーフローポートを開閉することにより燃料の圧力が調整されるように構成されており、前記シリンダの前記側壁部であって前記オーバーフローポートよりも前記受圧ポートに近い位置に潤滑用燃料取り出し用の取出しポートが設けられていることを特徴とする燃料供給装置。

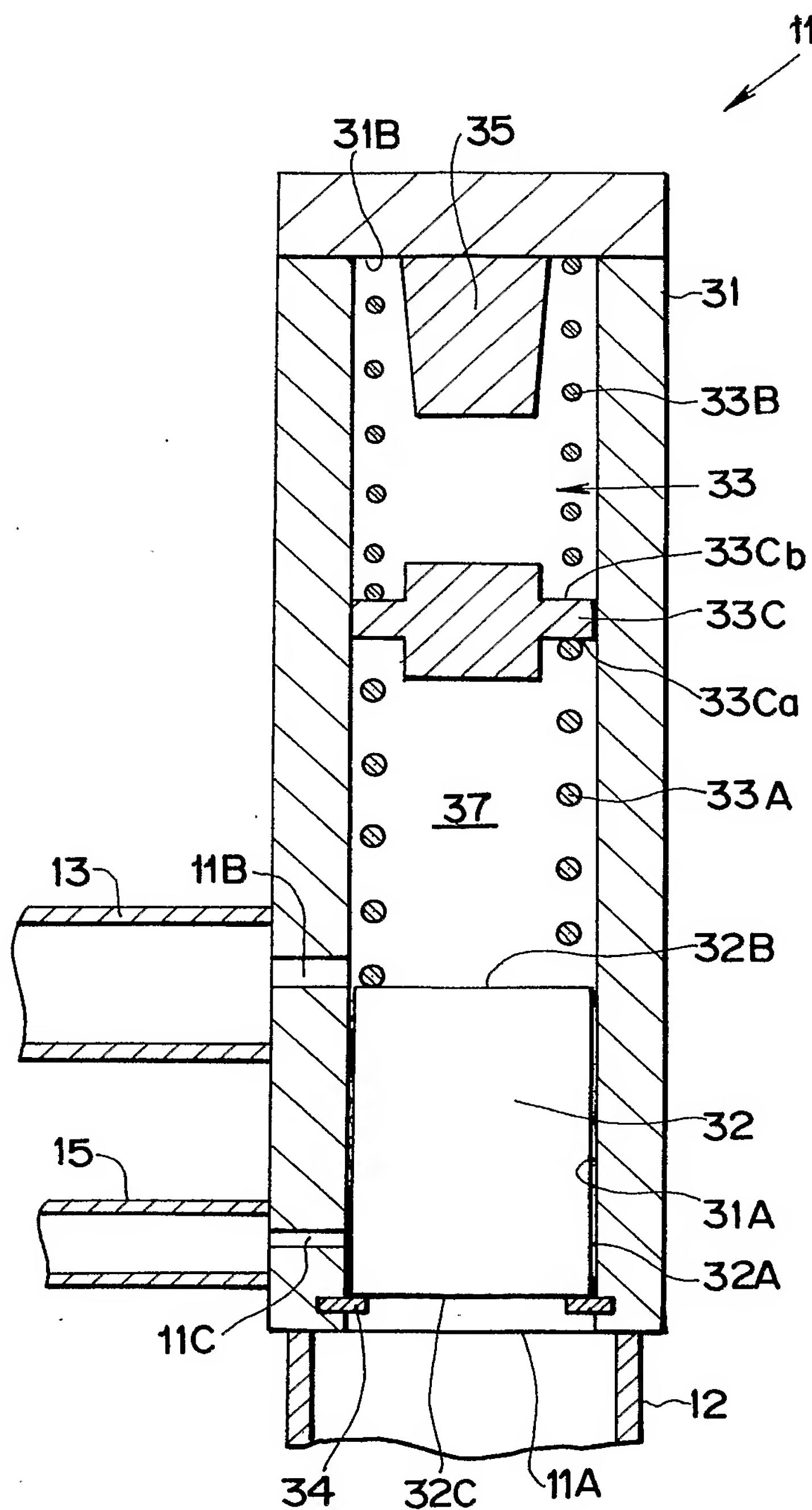
10 2. 前記弾発付勢機構が、单一の弾発付勢部材を備えて成る請求の範囲第1項記載の燃料供給装置。

15 3. 前記弾発付勢機構が、直列に配設されたばね定数の異なる複数の弾発付勢部材を備えて成り、異なる複数のピストンストローク特性部分を有するピストンストローク特性を備えている請求の範囲第1項記載の燃料供給装置。

4. 前記シリンダの側壁部に前記ピストンの背圧を燃料低圧側に逃すための逃し孔が設けられている請求の範囲第1項、第2項又は第3項記載の燃料供給装置。

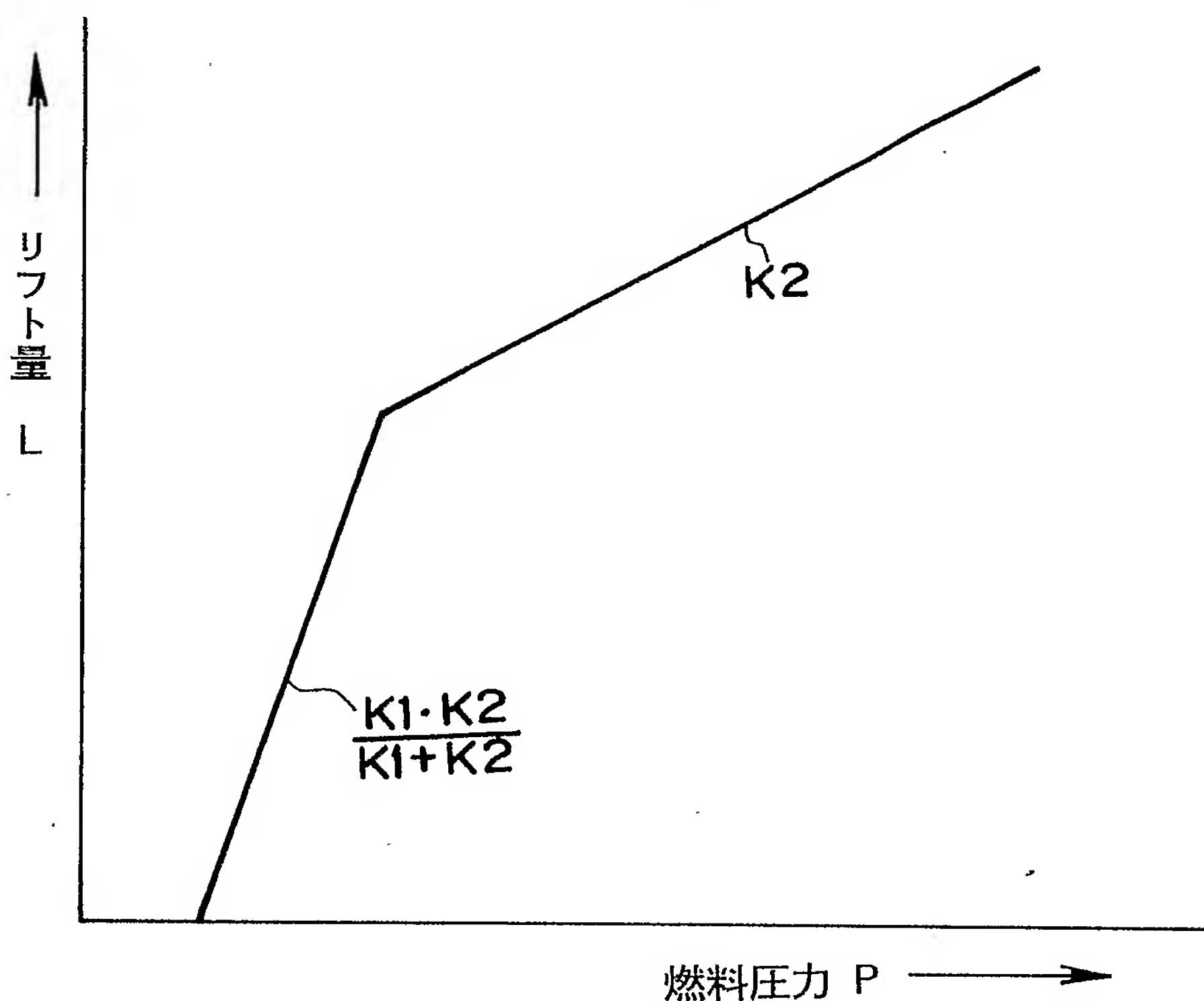


第 2 図

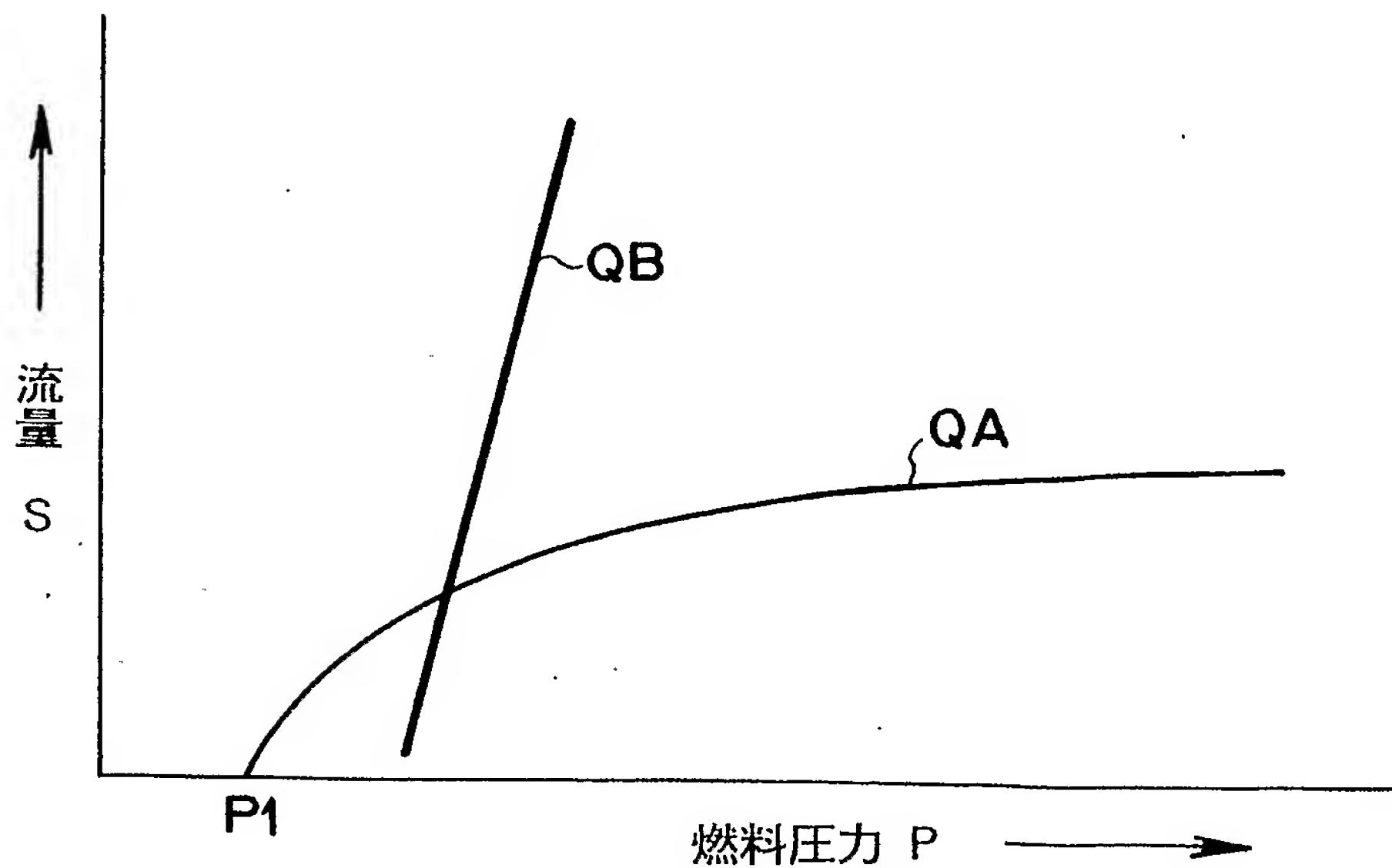


3/4

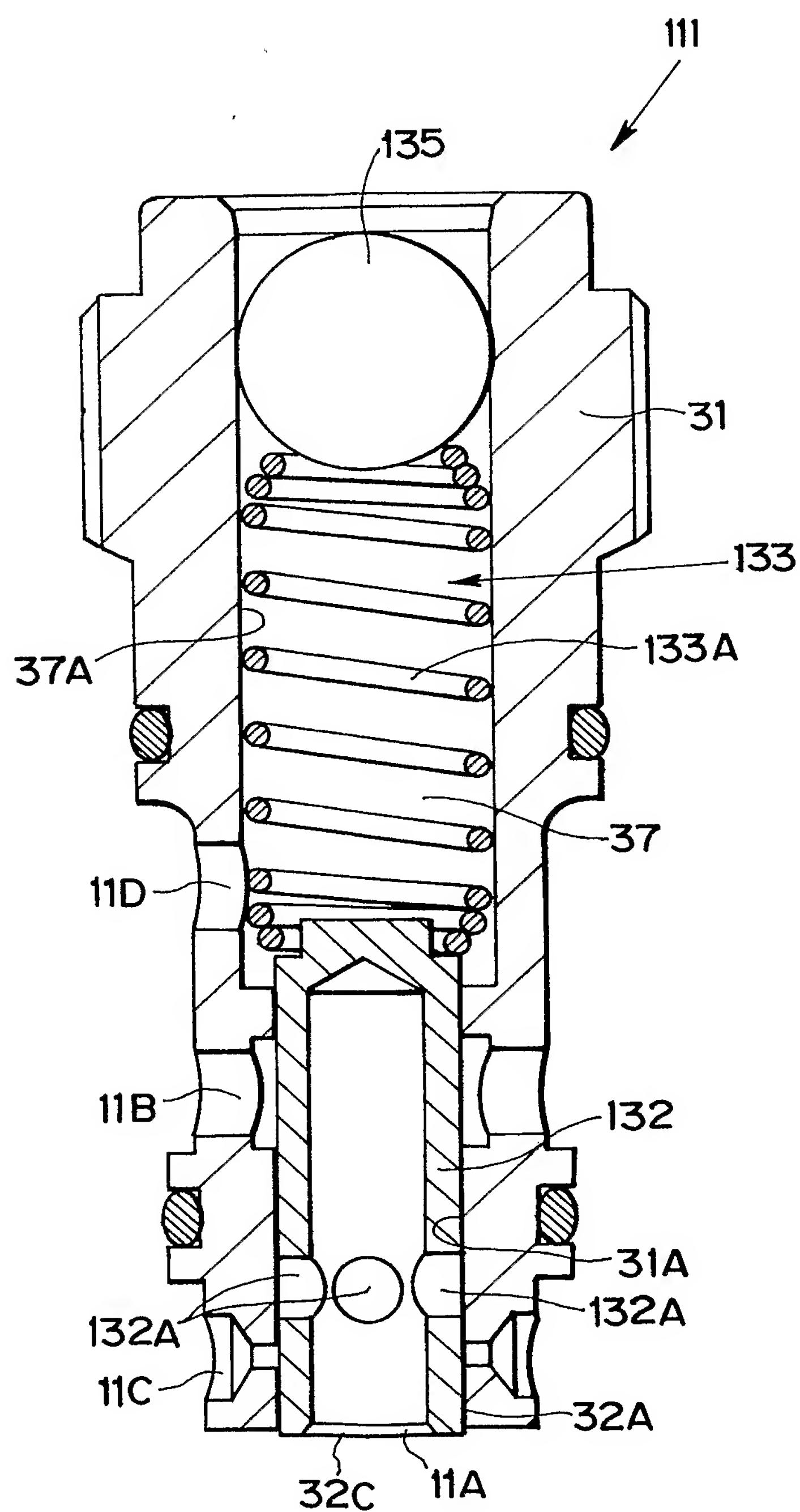
第 3 図



第 4 図



第 5 図



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2005/001983

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

Int.Cl⁷ F02M59/44, 37/00, 69/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

Int.Cl⁷ F02M59/44, 37/00, 69/00

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho	1922-1996	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2005
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2005	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2005

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	WO 1999/056016 A1 (ROBERT BOSCH GMBH), 04 November, 1999 (04.11.99), Full text; all drawings & JP 2002-513115 A & US 6422212 B1 & EP 1073840 A & DE 19818385 A1	1-4
A	JP 2002-322968 A (Denso Corp.), 08 November, 2002 (08.11.02), Full text; all drawings (Family: none)	1-4
A	JP 2001-59465 A (ELASIS SISTEMA RICERCA FIAT NEL MEZZOGIORNO Società Consortile per Azioni), 06 March, 2001 (06.03.01), Full text; all drawings & US 6553971 B1 & EP 1065370 A2 & CN 1281945 A	1-4

Further documents are listed in the continuation of Box C.

See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

- “A” document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- “E” earlier application or patent but published on or after the international filing date
- “L” document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- “O” document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- “P” document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

“T” later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

“X” document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

“Y” document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

“&” document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

10 May, 2005 (10.05.05)

Date of mailing of the international search report

31 May, 2005 (31.05.05)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int.Cl.⁷ F02M59/44, 37/00, 69/00

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int.Cl.⁷ F02M59/44, 37/00, 69/00

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報	1922-1996年
日本国公開実用新案公報	1971-2005年
日本国実用新案登録公報	1996-2005年
日本国登録実用新案公報	1994-2005年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
A	WO 1999/056016 A1 (ROBERT BOSCH GMBH) 1999.11.04, 全文, 全図 & JP 2002-513115 A & US 6422212 B1 & EP 1073840 A & DE 19818385 A1	1-4
A	JP 2002-322968 A (株式会社デンソー) 2002.1.08, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-4

C欄の続きにも文献が列挙されている。

パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの
 「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの
 「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)
 「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献
 「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの
 「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの
 「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの
 「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

10.05.2005

国際調査報告の発送日

31.5.2005

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (ISA/JP)

郵便番号 100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

八板 直人

3G 9429

電話番号 03-3581-1101 内線 3355

C (続き) . 関連すると認められる文献		
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
A	JP 2001-59465 A (エラシス システマ リセルカ フィアット ネル メツォジオルノ ソチエタ コンソルティレ ペル アジオニ) 2001.03.06, 全文, 全図 & US 65 53971 B1 & EP 1065370 A2 & CN 1281945 A	1-4